

Arkivnr: 2018/7672-1
Saksbehandlar: Vigdis Robak Bjørgo

Saksframlegg**Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		14.03.2018
Fylkesutvalet		11.04.2018

Trafikkplan Bergen**Samandrag**

Trafikkplan Bergen er oppfølging av føringane gitt i Kollektivstrategi for Hordaland og det overordna målet om at veksten i persontrafikken skal skje med kollektiv, sykkel og gange. Tidshorizonten er på omlag ti år, og planen vil vere grunnlag for rutetilbodet i komande nye bussanbod i Bergen. Trafikkplanen vil og vere grunnlaget for innspel i plansaker og infrastruktursaker, samt faglege innspel til Miljøløftet og for å underbygge behov for midlar til investeringar i infrastruktur og midlar til drift.

Trafikkplanen byggjer vidare på dei strategiske vala som er gjort for kollektivtrafikken, og på prinsippet om at tilbodet skal tilpassast marknaden og der marknadspotensialet er størst. Grunnlagsdata som passasjerstatistikk, reisevanar og utbyggingsplanar gir informasjon om reisestraumar og –behov samt kor det vil vere størst potensiale for fleire kollektivreisande.

Framtidig tilbod som er tilrådd i planen har som føremål å styrke nettverkseffekten i linjenettet, slik at dei reisande får flest mogleg reisemoglegheiter og at tilbodet er enkelt å ta seg fram i. Dette gir lågare terskel for kollektivreiser og god ressursutnytting. Hovudgrepa er å reindyrke stamlinjene og samspelet mellom desse, ha mest mogleg lik frekvens i større delar av linjenettet og sikre gode byttmoglegheiter.

For å gjennomføre tiltaka som ligg i trafikkplanen, vil det vere behov for ytterlegare tilrettelegging av infrastruktur og areal for kollektivtrafikken i Bergen. Konkretisering og prioritering av infrastrukturtiltak vil bli følgd opp gjennom handlingsplanar for infrastruktur og Miljøløftet.

Den store utfordringa framover ligg i å sikre auka tilskott til kollektivdrifta, noko som er nødvendig for å kontinuerleg styrke rutetilbodet og kapasiteten i tråd nullvekstmålet. I inneverande byvekstavtale for Bergen inngår ei årleg ramme på 200 mill. kr i belønningsmidlar, med prioritet bruk til drift av kollektiv. Dette er midlar som i all hovudsak er bunde opp i drift av tidlegare i verksette tiltak, og gir såleis ikkje rom for nye tiltak.

Økonomi: Utvikling og styrking av rutetilbodet vil gi behov for auka tilskott til kollektiv, både til drift og til tilrettelegging av infrastruktur.

Klima: Trafikkplan Bergen legg nullvekstmålet til grunn, og auka andel kollektivreiser vil gi positive effektar på miljø og klima.

Folkehelse: Reduksjon i utslepp frå transportsektoren vil ha positiv effekt på folkehelsa.

Regional planstrategi: Trafikkplan Bergen stør opp om Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Forslag til innstilling

1. Trafikkplan Bergen bygger på Kollektivstrategi for Hordaland om prinsipp for utviklinga av kollektivtilbodet og det overordna målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Fylkesutvalet sluttar seg til tilrådingane som er gitt om det framtidige kollektivtilbodet i Bergen. Trafikkplan Bergen gir eit godt grunnlag for å planleggje rutetilbodet i komande nye bussenbod i Bergen.

2. Fylkesutvalet legg til grunn at utvikling og finansiering av tilrådde tiltak i Trafikkplan Bergen, og kontinuerleg styrking av rutetilbodet i tråd med nullvekstmålet, vert finansiert gjennom Miljøløftet og prioriteringar i årlege budsjettprosessar.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg: Trafikkplan Bergen, Mars 2017

Fylkesrådmannen, 27.02.2018

Bakgrunn

I denne saka vert Trafikkplan Bergen lagt fram. Trafikkplan Bergen vil vere Skyss sitt faglege grunnlag for utvikling av kollektivtilbodet i komande ti års periode, og vert førande for komande nye bussanbod for kontraktsonråda Bergen nord og Bergen sentrum. Begge desse kontraktsonråda skal lysast ut før jul 2018, med oppstart hausten 2020.

Kollektivstrategi Hordaland er lagt til grunn i utarbeiding av Trafikkplan Bergen. Den strategiske hovudretninga er å styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane, med nullvekstmålet som overordna målsetting. Trafikkplanen tar difor høgde for framtidig trafikkvekst og kollektivtrafikken si rolle i å flytte reisestraumane frå privatbil til meir miljøvenlege transportformer.

Trafikkplanen tek omsyn til regionale planar, temaplanar og kommuneplanar, der dei mest sentrale er Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, Kommuneplanen sin arealdel for Bergen som nyleg har vore til høyring, og Temaplan for lågutsleppsbusar i Hordaland. Ein har hatt kontakt med Bergen kommune gjennom arbeidet med trafikkplanen, og det vil vere behov for vidare samhandling gjennom ulike oppfølgingsprosessar.

I komande tiårsperiode vil det skje store endringar i transportsektoren i Bergen som vil ha vesentleg innverknad på busstilbodet. Særleg gjeld dette nye bybanestrekningar – både i byggeperioden og etter bybanestrekningane er sett i drift. I perioden framover vil vedtekne større tiltak ha innverknad på kollektivtilbodet:

- Forlenging av linje 2 til Lyngbø, og elektrisk drift frå 2020
- Bybanen til Fyllingsdalen, byggeperiode frå 2018, i drift frå 2021/22
- Bybanen til Åsane, mogleg byggeperiode frå 2024/25 og drift tidlegast frå 2031
- Ny E39 Os-Svegatjørn-Rådal skal etter planen stå ferdig i 2022
- Nytt Sotrasamband, med ny kollektivterminal på Storavatnet, ferdigstilt tidlegast 2023

Pågåande planar og prosessar knytt til bybaneutbygging, framkomsttiltak, innføring av ny teknologi med vidare gjer det nødvendig å gjere løpande vurderingar kring tilbodsutvikling og behov for nye infrastrukturtiltak.

Trafikkplan Bergen

Utviklinga i talet på kollektivreiser dei seinare åra er svært gledeleg, og er eit resultat av målretta og systematisk arbeid på fleire felt over år. Passasjerstatistikk frå 2017 viser no nærare 62 millionar påstigande passasjerar i Bergensområdet, og 70 millionar totalt i Hordaland.

Passasjerveksten i Bergensområdet viser heile seks prosent for 2017, som er høgare enn for 2015 og 2016 med høvesvis 3 og 4 prosent årleg vekst. Estimerte prognosar tilseier at kollektivtrafikken må stå for ein årleg vekst på 3,5 prosent for å nå nullvekstmålet i Bergensområdet. Så langt tyder passasjerutviklinga på at vi er på rett vegg i høve måloppnåinga.

Trafikkplanen byggjer vidare på dei strategiske vala som er gjort, og på prinsippet om at tilbodet skal tilpassast marknaden og der marknadspotensialet er størst. Grunnlagsdata som passasjerstatistikk, reisevanar og utbyggingsplanar gir informasjon om reisestraumar og –behov samt kor det vil vere størst potensiale for fleire kollektivreisande.

Gjennom trafikkplanen legg ein i all hovudsak opp til å vidareføre dagens linjenett og planleggingsprinsipp i tråd med vedteken kollektivstrategi. Utgangspunktet er å oppgradere og vidareutvikle eit samla optimalt kollektivtransportnett, der kundane lett kan ta seg fram uavhengig av driftsart. I eit raskt veksande storbyområde er det ikkje mogleg å gi direktelinjer til alle. Via nettverket og knutepunkta kan dei reisande i dag ta seg fram til stadig fleire reisemål, på fleire typer reiser, til dei fleste av døgnets tider, innanfor konkurransedyktig reisetid.

Framtidig tilbod

Effektiv bruk av kollektivressursane tilseier at ein i byområder må søkje å bygge nettverk av linjer heller enn å tenke på kollektivtilbodet som ei samling enkeltlinjer. Med eit godt kollektivnettverk vil dei reisande lettare kunne finne fram og ein får flest mogleg reisemoglegheiter. Dette gir lågare terskel for kollektivreiser og god ressursutnytting.

Ein har oppnådd nettverkseffekt når kundane opplev å kunne reise «sømlaust» på tvers av linjer og driftsart i heile byområdet, og vel å reise kollektivt også på reiser som ikkje er sentrumsretta, og inneber byte undervegs. Å styrke ein slik nettverkseffekt er det overordna strategiske grepet for tilbodsutvikling i Bergensområdet. Dette kan best utløysast ved å

- reindyrke stamlinjene og samspelet mellom desse
- ha mest mogleg lik frekvens i større delar av linjenettet
- sikre gode bytemoglegheiter

Dagens stamlinjer utgjer Bybanen linje 1, linje 2, 3, 4, 5 og 6. Stamlinjenettet utgjer det beste tilbodet i byen, og betener dei tyngste korridorane inn mot Bergen sentrum og gjennom sentrum. Ein viktig kvalitet med stamlinjenettet er at linjene pendlar gjennom Bergen sentrum og på den måten gir gode reisemoglegheiter vidare i alle korridorane. Ved å pendle gjennom sentrum gir stamlinjene og reisemoglegheiter på tvers av bydelane utan byter. Bergen sentrum er likevel det tyngste reisemålet, samt at fleire reisande byter til andre linjer. Den gjennomgåande reiserelasjonen er difor ikkje nødvendigvis den tyngste.

Byparken er det desidert tyngste knutepunktet i sentrum, og gir raske byter mellom busslinjene og mellom buss og Bybanen. Dette talar for at stamlinjene, som dei viktigaste busslinjene i byen, bør knytast tettast mogleg til Byparken.

Ved at stamlinjene med buss pendlar anten nord-vest eller aust-vest vil det gi best kapasitetsutnytting og mest mogleg attraktive bytter mellom bane-buss og buss-buss. Det gir og reisande til og frå Bergen sentrum det meste føreseielege og hyppige tilbodet ved at busslinjer som køyrer i same retning i større grad vil betene dei same haldeplassane i sentrumsområdet. Konkrete tiltak som vert tilrådd er at dagens linje 3 vert delt i ei linje Støbotn-Vadmyra og ei linje Sletten-Smiberget. Linjeomlegginga forsterkar effekten av den planlagde forlenginga av dagens linje 2 til Lyngbø, ved at alle stamlinjene betener Byparken.

To av linjene som inngår i dag har ikkje tilstrekkeleg passasjergrunnlag for å kunne oppnå eit tilbod på nivå med det øvrige stamlinjenettet. Det gjeld dagens linje 5 og 6 som mellom anna dekkjer områda Eidsvåg og Lønborglien. Desse linjene vert koplå til meir sentrumsnære linjer som betener fleire reisemål i den sentrale delen av byen.



Skissekart over framtidige stamlinjer i Bergen

Framtidig stamlinjer (linjenummerering kan bli endra) :

Linje 1 Bergen lufthavn-Lagunen-Sletten-Byparken (Bybane)

Linje 2 Spelhaugen-Oasen-Haukeland sjukehus-Byparken (Bybane)

Linje 3 Støbotn-Åsane-Sandviken-Byparken- Loddefjord-Vadmyra

Linje 4 Flaktveit-Åsane-Sandviken-Byparken-Fyllingsdalen-Hesjaholtet

Linje 5 Sletten-Landås-Haukeland-Byparken- Fyllingsdalen-Smiberget-Oasen

Linje 6 Birkelundstoppet-Landås-Haukeland-Byparken-Laksevåg-Lyngbøkrysset

Grunna både historikk og geografi har Bergen eit godt sentrumsretta tilbod frå dei fleste delar av byen. Tverrgåande linjer har som funksjon å binde nettverket saman ved å gi viktige samband på tvers av sentrumsretta linjer.

Prioritering av tverrlinjer inneber ei satsing på nettverket framfor enkeltlinjer, samtidig som Bergen sentrum vert avlasta. Ein premisse er at frekvensen på dei tverrgåande linjene er høg og tilpassa stamlinjenettet, slik at linjene fungerer godt saman. Høgare frekvens i større delar av linjenettet stimulerer til at langt fleire kundar tar nettverket og dermed reisemoglegheitane i bruk. Tilrådinga i planen er mellom anna at tilbodet som går gjennom Fløyfjellstunnelen bør gå oftare og med meir jamn frekvens enn i dag. Reisande som ikkje skal til sentrum, men forbi, bør få moglegheiten til å velje andre reiseveggar enn via sentrum.

Behov for infrastrukturtiltak

Tilnærminga i trafikkplanen har vore å la marknaden definere tilbodet, som igjen set krav til infrastrukturen for kollektivtrafikken. For å gjennomføre tiltaka som ligg i trafikkplanen, vil det vere behov for ytterlegare tilrettelegging av infrastruktur og areal for kollektivtrafikken i Bergen:

- Stamlinjene må sikrast framkomst i trafikken slik at ein får føreseielege reiser og raskare reisetid for kundane. Dette gjeld og andre tyngre linjer, særleg bylinjer som betener det meir finmaska nettet i sentrumsnære område. Ulike verkemiddel må vurderast og iverksettast.
- Terminalar og knutepunkt må ha tilkomst og kapasitet til å betene fleire bussar og reisande.
- Behov for kapasitet i Bergen sentrum og Bergen Busstasjon må ivarettast.
- Viktige knutepunkt mellom buss og buss, og buss og bybane, må tilretteleggjast med gode bytteforhold som gir rask omstiging.
- Arbeidet med å utbetre endehaldeplassar med plass til regulering og nødvendige sjåførfasilitetar må halde fram.

Konkretisering og prioritering av infrastrukturtiltak vil bli følgd opp gjennom handlingsplanar for infrastruktur og Miljøløftet.

Økonomiske vurderingar

Omlagging av stamlinjenettet og fleire pendelkoplingar for sentrumsnære linjer er tilrådd med verknad frå oppstart av nye anbod. Generelt vil ei slik «rydding» også medføre ein del tilpassingar, og dette vil kunne gje noko meirkostnad.

Den største utfordringa framover ligg i å oppnå fleire frekvente linjer gjennom heile dagen, og å sikre nødvendig kapasitet i takt med nullvekstmålet. Ei kontinuerleg styrking av tilbodet vil gi vesentleg behov for vekst i årlege tilskott til drift av kollektiv i åra framover.

I inneverande byvekstavtale for Bergen inngår ei årleg ramme på 200 mill. kr i belønningsmidlar, med prioritet bruk til drift av kollektiv. Dette er midlar som i all hovudsak er bunde opp i drift av tidlegare i verksette tiltak, og gir såleis ikkje rom for nye tiltak. For 2018 er det lagt til 100 mill. kr i den nasjonale potten for belønningsmidlar. Dette er ekstra midlar som vil bli fordelt til nye belønningsavtalar og nye/reforhandla byvekstavtalar. Fordelinga vil vere eit resultat av forhandlingar, og i Hordaland sitt tilfelle eit resultat av reforhandlingane om byvekstavtale frå 2018.

Nye bussanbod Bergen nord og Bergen sentrum

Førebuing av anboda er starta opp, og strategiske beslutningar vil bli lagt fram til politisk handsaming fram mot konkurranseutsetjing. Rutetilbodet vil bli planlagt ut frå føringar gitt i Trafikkplan Bergen og med utgangspunkt i dagens økonomiske rammer. Eventuelle meirkostnader vil trenge finansiering frå belønningsmidlar gjennom byvekstavtalen. Når det gjeld val av busstyper vil det bli gjennomført grundige analysar og vurderingar med omsyn til kapasitet, effektivitet, økonomi og tryggleik.

Anbodsgrunnlaget skal lysast ut før jul i 2018, og det vil vere dialog med leverandørmarknaden som del av førebuinga. Oppstart nye anbod vert som følgjer:

Oppstart Osterøy	29.02.2020
Oppstart Bergen nord	01.10.2020
Oppstart Bergen sentrum	01.12.2020